DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 24. Warszawa 20 grudnia 1932 r. Rok XIV

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

165.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1932 r. w sprawie stypendjów udzielanych studentom Szkół Akademickich i uczniom Państwowych Średnich Technicznych Szkół Kolejowych na rok szkolny 1932/33.

(Przedruk z „Monitora Polskiego" Nr. 273, poz. 319 z 1932 r.).

Powołując się na rozporządzenie z dnia 1 sierpnia 1928 r. („Monitor Polski" Nr. 209, poz. 480), z dnia 23 lipca 1929 r. („Monitor P[illegible] poz. 486), z dnia 29 lipca 1930 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 20, poz. 154), oraz z dnia 22 września 1931 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 20, poz. 151) w sprawie stypendjów, udzielanych studentom Szkół Akademickich i uczniom Państwowych Średnich Technicznych Szkół Kolejowych, zarządzam na rok szkolny 1932/33, co następuje:

Stypendyści Szkół Akademickich, którym przyznano stypendja w ubiegłych latach szkolnych, będą otrzymywali w myśl § 1, ustęp 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 1 sierpnia 1928 r. („Monitor Polski" Nr. 209, poz. 480) również w roku szkolnym 1932/33 stypendja po 150 zł, studenci za[illegible] Politechniki Gdańskiej po 250 złotych miesięcz-

nie. Uczniowie Państwowych Średnich Technicznych Szkół Kolejowych będą otrzymywali stypendja po 100 zł miesięcznie.

Ubiegający się o te stypendja studenci i uczniowie winni w terminie do 15 grudnia 1932 r. przedstawić Ministerstwu Komunikacji zaświadczenie zakładu naukowego, do którego uczęszczają, stwierdzające, że są nadal studentami lub uczniami tej uczelni, czynią conajmniej dostateczne postępy w nauce i że w okresie otrzymywania stypendjów osiągnęli w studjach dostateczne wyniki pracy, umożliwiające im ukończenie studjów w normalnym czasie ich trwania.

166.

Nr. G. B. p. j. 436 z dnia 15 grudnia 1932 r. w sprawie przejazdów bezpłatnych przy powrocie z Zakładu Towarzystwa Instytutu Radowego im. Marji Skłodowskiej-Curie w Warszawie osób, leczonych na koszt Związków Komunalnych.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że z ulg przejazdowych, wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 10 grudnia 1931 r. Nr. OABpj. 36 w sprawie przejazdów bezpłatnych przy powrocie ze szpitali publicznych osób, leczonych na koszt związków komunalnych (Dz. Urz. M. K. z r. 1931 Nr. 24, poz. 187), mają prawo korzystać na zasadach tego rozporządzenia również osoby, powracające z Zakładu Towarzystwa Instytutu Radowego im. Marji Skłodowskiej-Curie w Warszawie.

167.

Nr. P. U. I/23/21 z dnia 16 listopada 1932 r. w sprawie diet za podróże służbowe poza okręg służbowy.

Ministerstwo Komunikacji okólnikiem z dnia 18 czerwca 1932 r. Nr. P. U. I/23/13 (Dz. Urz. M. K. Nr. 14, poz. 111) wyjaśniło, że w razie podróży służbowych pracowników, pobierających ryczałt na wyjazdy, do miejscowości, położonych poza linją kolejową danego okręgu, należą się tym pracownikom diety, względnie zwrot kosztów podróży w myśl obowiązujących przepisów.

W związku z powyższem wyjaśnia się, że jako miejscowości położone poza linją kolejową, uważać należy miejscowości, przy których niema stacji kolejowej, tak, że dojście do tych miejscowości wymaga użycia z najbliższej stacji kolejowej lokomocji kołowej, lub też odbycia dłuższej drogi pieszo.

SPRAWY FINANSOWE.

168.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 10 października 1931 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie ustalenia roku budżetowego przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr. 93, poz. 720 z 1931 r.).

Na podstawie art. 12 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", w brzmieniu załącznika do obwieszczenia Ministra Komunikacji z dnia 5 grudnia 1930 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 705) zarządza się co następuje:

§ 1. Z ważnością od 1 stycznia 1933 r., rok budżetowy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" obejmować będzie okres od 1 stycznia do 31 grudnia każdego roku.

§ 2. Okres budżetowy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", poprzedzający bezpośrednio przejście na rok budżetowy określony w § 1, obejmować będzie czas od 1 kwietnia do 31 grudnia 1932 r.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r.

Minister Komunikacji: *Kühn*
Minister Skarbu: *Jan Piłsudski*

169.

Nr. FD 1/I/62a z dnia 6 grudnia 1932 r. w sprawie opracowania materjału rachunkowego z ruchu towarowego w komunikacji wewnętrznej przez Wydziały Kontroli Dochodów.

Z dniem 1 stycznia 1933 r. Ministerstwo Komunikacji znosi całkowicie maszynowe opracowanie w Centralnym Biurze Statystyki materjału rachunkowego z komunikacji wewnętrznej oraz statystyki przewozu towarów.

W związku z tem przywraca się dawniejszy system opracowania wspomnianego materjału rachunkowego w Wydziałach Kontroli Dochodów oraz opracowanie statystyki na podstawie kart rejestracyjnych w C. B. S., oparte na zasadach obowiązujących przed jej zmechanizowaniem.

Kontrolę transportów za miesiąc sprawozdawczy listopad wykonają już Wydziały Kontroli Dochodów, wymieniając między sobą materjał nadania zgodnie z postanowieniami regulaminu Nr. F. 11.

Wykazy przesyłek nadeszłych należy sporządzać w ciągu grudnia b. r. w całości, zaś od 1 do 15 stycznia 1933 tylko na przesyłki pochodzące z miesięcy poprzednich, w sposób obecnie obowiązujący i odsyłać do C. B. S. w Warszawie. Począwszy od miesiąca sprawozdawczego stycznia 1933 należy wykazy te sporządzać tak jak poprzednio t. j. oddzielnie dla każdej Dyrekcji nadania.

Symbolizację ceduł znosi się z dniem 16 stycznia r. p.

Z dniem 1 stycznia 1933 przywraca się również obowiązek wydzielania udziałów za przewóz towarów kolejom prywatnym przez Dyrekcje, w obrębie których one się znajdują.

Od 1 stycznia 1933 nie należy zaliczać w cedułach opłaty statystycznej w wysokości 10 gr, gdyż należność ta będzie uiszczana przez kupno karty rejestracyjnej.

Wobec powyżej przedstawionej zmiany w obecnym sposobie pracy, Ministerstwo Komunikacji unieważnia wszelkie, w związku z symbolizacją ceduł

i maszynowem opracowaniem materjału rachunkowego, i statystyki dotychczas wydane zarządzenia z dniem 1 grudnia b. r. 1 i 16 stycznia 1933, stosownie do przedmiotu jak na wstępie wskazano.

Z obecnie obowiązującego Podręcznika Statystycznego (wydanie VI) zatrzymują moc obowiązującą do chwili wydania nowego podręcznika tylko z części II Załączniki: 9, 10, 11 i 13, co do kart zaś rejestracyjnych przywraca się moc § 1 Części I podręcznika z wydania V z 1 września 1931 roku.

SPRAWY RUCHOWO-KOLEJOWE.

170.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1932 r. Nr. R. P. II 20 55 w sprawie organizacji i wykonania wzmożonych przewozów osobowych.

Jakkolwiek wzmożone przewozy podróżnych w ubiegłym sezonie letnim, z okazji wycieczek, pielgrzymek i t. p. odbyły się naogół dosyć sprawnie, to jednak pewne błędy i niewłaściwości, zauważone przez Ministerstwo Komunikacji dają mi podstawę do zwrócenia Panom Dyrektorom uwagi na trudności, których można było uniknąć, gdyby organizacja wspomnianych przewozów była pod niektóremi względami lepsza.

W szczególności:

a) Dużą trudność nieraz sprawiało to, że Dyrekcja, w której okręgu leżała stacja przeznaczenia przewozów masowych, otrzymywała od innych Dyrekcyj dane szczegółowe o zapowiedzianych wycieczkach, pielgrzymkach i t. p. z opóźnieniem, dane te bywały zmieniane i uzupełniane, a w następstwie tego plan przewozowy musiał być przerabiany. Zmiana planu przewozowego wymagała nowego opracowania rozkładów jazdy pociągów dodatkowych, a ich opracowywanie i uzgadnianie odbywało się w takich warunkach gorączkowo i trzeba je było ogłaszać telegraficznie lub telefonicznie, co obciążało linje łączności, osłabiało bezpieczeństwo ruchu, a było też nieraz powodem opóźnienia pociągów.

Trudności wspomniane powstają wprawdzie najczęściej z winy organizatorów wycieczek, pielgrzymek i t. p., należy jednak w przyszłości żądać od nich, przy zapowiadaniu przewozów masowych, podania zawczasu ścisłych danych i zaznaczać im, że jeżeli dodatkowe zmiany nie będą mogły być uzgodnione w sposób właściwy z Dyrekcjami interesowanemi, a przedewszystkiem z Dyrekcją przeznaczenia, to dana wycieczka lub grupa zostanie przesunięta na sam koniec, kiedy reszta programu zostanie wykonana.

b) Pomimo zaleceń Ministerstwa Komunikacji układania rozkładów jazdy pociągów dodatkowych w pewnych przypadkach wstecz od Dyrekcji końcowej (przeznaczenia transportu), układano je od stacji wyjścia pociągu, a nawet kilkakrotnie bez uzgodnienia ich z Dyrekcją przyjmującą, co utrudniało ułożenie rozkładu, uwzględniającego warunki przewozu i stawiało przez to Dyrekcję przyjmującą nieraz w trudne położenie.

Wynikłe z powyższych powodów opóźnienia pociągów utrudniały dotrzymanie planu przewozowego, komplikowały sprawę dostawy parowozów i odbijały się też ujemnie na punktualnem wykonaniu programu uroczystości.

d) Zarządzone przez Ministerstwo Komunikacji przesłanie wagonów osobowych nie było zawsze w terminie wykonane.

e) W niektórych przypadkach tak na stacjach, jak też w pociągach nie umiano udzielić podróżnym żądanych wyjaśnień, coby wskazywało na to, że personel wykonawczy nie był dostatecznie poinformowany o zarządzeniach Dyrekcyj.

Przy przewozach masowych należy w przyszłości informować dokładnie personel konduktorski o wydanych zarządzeniach, oraz o rozkładzie jazdy pociągów dodatkowych tam i z powrotem, a na stacji końcowej pociągów organizować sprawną służbę informacyjną co do programu wyjazdu powrotnego i wyznaczać do niej właściwych pracowników.

f) Jak zwykle przy przewozach masowych najtrudniejsza sytuacja wytwarza się przy powrocie, po zakończeniu uroczystości, gdy podróżni pragną korzystać z najpierw odchodzących pociągów, co ma ten skutek, że pierwsze pociągi bywają przepełnione, ostatnie zaś mało wyzyskane i trzeba je wobec tego odwoływać.

Jakkolwiek jest to zadanie nader trudne, to należy jednak w przyszłości dążyć przez odpowiednie przygotowanie personelu do tego, żeby tenże umiał wpływać na publiczność, należy rozdzielać podróżnych na grupy i kierować ich do właściwych pociągów. Należy przytem zwracać się zarazem do właściwych władz bezpieczeństwa z prośbą o zwiększenie posterunków policyjnych na dworcach dla utrzymania porządku.

g) Niestety w jednym z przypadków w ubiegłym sezonie największy zamęt przy powrocie sprawiali pracownicy kolejowi, biorący udział w wycieczce, uważający się za uprzywilejowanych i dający zły przykład innym podróżnym, przechodzeniem przez tory, przeprowadzaniem rodzin przez miejsca zakazane, wdzieraniem się do pociągów, impertynenckiem zachowaniem się wobec organów stacyjnych, zwracających im uwagę na niewłaściwe postępowanie oraz krytykowaniem wobec publiczności zarządzeń kolejowych.

Proszę Panów Dyrektorów zwrócić uwagę personelu, że podobne wykroczenia są niedopuszczalne i gdyby się miały powtórzyć, byłbym zmuszony ograniczyć udział pracowników kolejowych i ich rodzin w ogólnych przewozach masowych z okacji wycieczek, pielgrzymek i t. p.

171.

Nr. R. P. IV/78/2 w sprawie rezerwowania miejsc w pociągach dla kurjerów wojskowych.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom wydać zarządzenia, regulujące rezerwowanie miejsc do siedzenia w pociągach pasażerskich dla kurjerów wojskowych, według następujących wskazówek:

1) Miejsce do siedzenia dla kurjera wojskowego powinno być zamówione w godzinach urzędowania u zawiadowcy właściwej stacji tak wcześnie, aby wydanie potrzebnych zarządzeń, przewidzianych w pkt. 4), było możliwe.

2) Kurjer wojskowy jest obowiązany wylegitymować się rozkazem wyjazdu z odpowiednią wzmianką, wydanym przez właściwe Dowództwo Pułku, lub przez Dowództwo równorzędne Dowództwu Pułku, lub też przez Dowództwo wyższe od Dowództwa Pułku.

3) Ilość zamówionych miejsc dla Kurjerów wojskowych tego samego Dowództwa nie może przekraczać trzech miejsc do siedzenia w pociągu.

4) Po otrzymaniu zamówienia na stacji wyjścia pociągu zawiadowca stacji powinien wydać w czasie właściwym stosowne zarządzenie; zawiadowca zaś stacji pośredniej ma zawiadomić o zamówieniu miejsca do siedzenia dla Kurjera wojskowego, stację wyjścia danego pociągu, ze wskazaniem żądanej klasy, lub w razie otrzymania zamówienia po wyjściu pociągu ze stacji początkowej, jedną ze stacji poprzednich, na której zapewnienie miejsca będzie jeszcze możliwe.

5) Miejsce do siedzenia dla Kurjera wojskowego należy wyznaczać w przedziale tej klasy, na którą opiewa właściwy rozkaz wyjazdu.

W razie zamówienia miejsc dla kilku kurjerów wojskowych w tym samym pociągu, należy je wyznaczać w miarę możności w tym samym przedziale.

6) W przedziale, w którym wyznaczono miejsce do siedzenia dla kurjera wojskowego, można umieszczać i innych podróżnych, posiadających właściwe bilety.

7) Dla zapewnienia miejsca dla kurjera wojskowego nie wolno usuwać z zajmowanego miejsca podróżnego, posiadającego właściwy bilet.

8) Przedział, w którym wyznaczono miejsce do siedzenia dla kurjera wojskowego, należy oznaczać nalepką z napisem „Ze stacji . . . . do stacji . . . . miejsce (miejsca) zarezerwowane dla kurjera (ów) wojskowego (wych)".

9) Miejsce do siedzenia zarezerwowane na stacji wyjścia pociągu, lub poprzedniej, dla kurjera wojskowego, mającego wsiąść na stacji pośredniej, można obsadzić innym podróżnym właściwej klasy, zwracając mu jednak w danym razie uwagę, że miejsce to od danej stacji jest przeznaczone dla kurjera wojskowego i że przed tą stacją podróżny będzie je musiał opuścić.

10) Stacja rezerwująca miejsce do siedzenia dla kurjera wojskowego powinna zanotować o tem w raporcie z jazdy, Kierownik zaś pociągu ma zawiadomić o tem właściwego konduktora.

Przy zmianie drużyny dany konduktor powinien zawiadomić swego następcę o zarezerwowaniu miejsca dla kurjera wojskowego. Konduktor powinien się troszczyć o miejsce wyznaczone dla kurjera wojskowego tylko do chwili, kiedy dany kurjer wojskowy zajmie przeznaczone dlań miejsce.

172.

Nr. R. O. V. 135/122 z dnia 12 grudnia 1932 r. w sprawie niewłaściwego zaliczania do kategorji rannych osób, które ucierpiały podczas wypadków kolejowych.

Z przedstawianych do Ministerstwa Komunikacji sprawozdań wykazów miesięcznych i z telegramów o wypadkach wynika, że do kategorji rannych wskutek wypadków kolejowych bywają zaliczane osoby, które odniosły lekkie powierzchowne obrażenia cielesne.

Tego rodzaju niedokładności dają nieodpowiadające rzeczywistości zestawienia o ilości osób rannych wskutek wypadków kolejowych na P. K. P. W celu uniknięcia tych niedokładności Ministerstwo Komunikacji przypomina do ścisłego stosowania się, że, jak to jest wyraźnie zaznaczone w § 2 „Przepisów Nr. R. 3" — do kategorji rannych należy zaliczać podróżnych, jeżeli zostali pozbawieni możności wykonywania pracy ponad 24 godziny, a pracowników i postronnych, jeżeli zostali pozbawieni możności wykonywania pracy ponad 14 dni.

Równocześnie Ministerstwo Komunikacji poleca zamieszczać w telegramach, sprawozdaniach i wykazach oddzielne wzmianki o przypadkach nieznacznych obrażeń cielesnych, wywołanych wypadkami kolejowemi, kiedy osób poszkodowanych nie należy zaliczać do kategorji rannych w rozumieniu § 2 wspomnianych powyżej przepisów.

173.

Nr. R. T. I/20 z dnia 4 listopada 1932 r. w sprawie zmian i uzupełnień do umów o komunikacji przestawczej KBR, KBE i KBN, oraz umów granicznych z kolejami sowieckiemi.

Ministerstwo Komunikacji poleciło Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie wydrukować i rozesłać wszystkim Dyrekcjom Kolei Państwowych dodatki do umów o komunikacji przestawczej KBR, KBE i KBN, oraz do miejscowych (stacyjnych) umów granicznych z kolejami sowieckiemi, zawierające zatwierdzone przez Pana Ministra zmiany i uzupełnienia, uchwalone na VII i VIII Zjazdach kolejowych polsko - sowieckich, oraz na I i II konferencjach związkowych polsko - sowiecko - niemieckich.

Daty wejścia w życie wspomnianych zmian i uzupełnień oznaczone są pod ich treścią.

174.

Nr. RO. III.62/32 z dnia 5 listopada 1932 r. w sprawie uzupełnienia „Przepisów o nadawaniu telegramów w pociągach (Nr. R. 9)."

W przepisach o nadawaniu telegramów w pociągach (Nr. R. 9), zatwierdzonych rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 czerwca 1932 r. za Nr. RO. III.52/46/32 (Dz. Urz. M. K. z 1932 r. Nr. 19, poz. 142) należy wprowadzić następujące zmiany:

1) Na str. 28 w załączniku Nr. 2 „Wskazówki do jakich krajów mogą być przyjmowane telegramy zagraniczne" w rubryce: „Nazwa kraju" wpisać nowy wiersz: „Zagłębie Saary", w rubryce: „Opłata za telegram zł. gr." wpisać: „5.80", w rubryce: „Opłata manipulacyjna zł. gr.", w kolumnie: „gr." wpisać: „60" i w rubryce: „Całkowita opłata zł. gr" „wpisać: „6.40".

2) Na str. 33 w załączniku Nr. 5 „Tabela opłat telegraficznych za telegramy nadawane w pociągach

gach" pozycję 8-ą oddzielić linją poziomą i w rubryce: „pozycja" wpisać następną nową pozycję: „9", a w rubryce: „Przedmiot" wpisać: „za telegramy do Zagłębia Saary": następnie, niżej wpisanego, wpisać „Opłata za 14 wyrazów . . . . ." i w rubryce „Należność" wpisać: „5.80", w rubryce: „Przedmiot" pod wpisanemi wierszami wpisać: „Opłata manipulacyjna za telegram . . . . ." a w rubryce: „Należność zł. gr." w kolumnie: „gr." wpisać „60" i kolumnę cyfr podkreślić a w końcu w rubryce: „Przedmiot" wpisać: „Ogółem należy pobrać od nadawcy . . . . ", i w rubryce: „Należność zł. gr." wpisać: „6.40".

175.

Nr. R. P. IV/75/7 z dnia 25 listopada 1932 r. w sprawie przydziału wagonu pokazowego „Abstynenckiej Ligi Kolejowców" serji Asx Nr. 180.

Na prośbę Zarządu Głównego Abstynenckiej Ligi Kolejowców wagon pokazowy Ligi, serji Asx nr. 180, przydzielony Dyrekcji O. K. P. we Lwowie, Ministerstwo Komunikacji przydziela niniejszem Dyrekjci O. K. P. w Radomiu, która wyznaczy Lublin, jako stację macierzystą wagonu.

Wobec powyższego programy objazdu Zarząd Abstynenckiej Ligi Kolejowców będzie podawał każdorazowo Dyrekcji O. K. P. w Radomiu, która w porozumieniu z interesowanemi Dyrekcjami O. K. P. wydawać będzie stosowne zarządzenia, tak co do przeprowadzenia wagonu, jak też jego postoju na większych stacjach.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 sierpnia 1931 r. Nr. IV/2/5616/31 (Dz. Urz. M. K. Nr. 18 z 1931 r. poz. 135) należy odpowiednio zmienić.

Inne postanowienia wspomnianego zarządzenia pozostają w mocy.

RUCH SŁUŻBOWY W D. O. K. P.

Mianowania:

Wojciechowski Zdzisław, Kierownik Działu Magazynowego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — Zastępcą Naczelnika Wydziału Zasobów tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. V/750/2 z 16/IX. 1932 r.

Lekki Włodzimierz, Kierownik Działu Przewozowego w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — Kierownikiem Działu Taryfowego w tym samym Wydziale i Dyrekcji przy równoczesnem zwolnieniu z dotychczasowego stanowiska.

Nr. P. O. VII/5885/1 z 24/VIII. 1932 r.

Patryn Józef, Kierownik Działu Ogólnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Kierownikiem Działu Ogólnego w Wydziale Handlowo-Taryfowym tej samej Dyrekcji przy równoczesnem zwolnieniu z dotychczasowego stanowiska.

Nr. P. O. VII/1461/2 z 12/VIII. 1932 r.

Dr. Witowski Mieczysław, Kierownik Działu Ogólnego w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Starszym Kontrolerem Dochodów w Wydziale Kontroli Dochodów tej samej Dyrekcji przy równoczesnem zwolnieniu z dotychczasowego stanowiska.

Nr. P. O. VII/1461/2 z 12/XIII. 1932 r.

Inż. Krzyżanowski Tadeusz, Starszy Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — Zastępcą Naczelnika Warsztatów Głównych I kl. w Bydgoszczy tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. VII/6614/1 z 29/IX. 1932 r.

Powierzenia kierownictw wzgl. pełnienia obowiązków:

Inż. Zaniewski Kazimierz, Zastępca Naczelnika Wydziału Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — pełnienie obowiązków Naczelnika tego Wydziału i Dyrekcji.

Nr. P. O. V/5898/1 z 16/IX. 1932 r.

Mgr. Marciszewski Teofil, Kierownik Działu Osobowego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — pełnienie obowiązków Naczelnika Wydziału Osobowego tej samej Dyrekcji z równoczesnem zwolnieniem z dotychczasowego stanowiska.

Nr. P. O. V/6493/1/32 z 26/IX. 1932 r.

Dr. Schiller Aleksander, Referendarz K. P., — obowiązki Naczelnika Biura Gdańskiego Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku przy równoczesnem zwolnieniu z pełnienia obowiązków Kierownika Działu Osobowo - Gdańskiego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku.

Nr. P. O. VII/2187/2 z 13/X. 1932 r.

Mgr. Schmidt Karol, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku — pełnienie obowiązków kierownika Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo - Taryfowym tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. VII/6172/2 z 29/IX. 1932 r.

Dzieliński Konstanty, Starszy Kontroler Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — kierownictwo Sekcji Ruchawej Biura Gdańskiego Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku.

Nr. P. O. VII/7036/1 z 13/X. 1932 r.

Dr. Lorenz Zygmunt, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach,— pełnienie obowiązków Kierownika Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo- Taryfowym tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. VII/753/3 z 16/VIII. 1932 r.

Tarnawski Józef, Starszy Asesor Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — pełnienie obowiązków Starszego Kontrolera Taryfowego w Wydziale Handlowo - Taryfowym tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. VII/5001 z 25/VII. 1932 r.

Inż. Neumann Teobald, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku,— pełnienie obowiązków Naczelnika Oddziału Mechanicznego w Gdańsku tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. VII. 7388/1 z 29.X. 1932 r.

Inż. Ostrowski Zygmunt, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — pełnienie obowiązków Naczelnika Parowozowni I klasy w Bydgoszczy tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. VII/7390/1 z 29/X. 1932 r.

Podleska Konstanty, Kontroler Taryfowy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — pełnienie obowiązków Starszego Kontrolera Taryfowego tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. VII. 2600/1 z 24/VIII. 1932 r.

Inż. Basch Stanisław, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, — pełnienie obowiązków Kierownika Oddziału Ruchu w Samborze tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 0. IV/6626/12 z 29/IX. 1932 r.

Czarnek Edward, Starszy Asesor Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, — pełnienie obowiązków Kierownika Oddziału Ruchu w Przemyślu tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. IV/6626/1 z 29/IX. 1932 r.

Piszczek Mieczysław, Zawiadowca stacji I kl. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, — pełnienie obowiązków Kierownika Oddziału Ruchu we Lwowie tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. IV/6626/1 z 29/IX. 1932 r.

Przeniesienia.

Inż. Krajewski Michał - Stanisław, Kierownik Działu Wagonowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, z przydziałem służbowym w Bydgoszczy i tytułem „Starszy referendarz K. P.".

Nr. P. O. III/145/4 z 30/IX. 1932 r.

Dr. Bermański Jan, Lekarz Sanitarny Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku — do Biura Gdańskiego Polskich Kolei Państwowych z przydziałem do służby w Sekretarjacie Naczelnika Biura Gdańskiego.

Nr. P. O. VII/7037/1 z 13/X. 1932 r.

Inż. Podworski Władysław, Naczelnik Warsztatów Głównych II kl. w Radomiu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, — do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, z przydziałem służbowym w Bydgoszczy, i tytułem „Starszy Referendarz K. P.".

Nr. P. O. III/145/4 z 30/IX. 1932 r.

Inż Słuczanowski Andrzej, Naczelnik Warsztatów w Nowo-Wilejce Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — na takie samo stanowisko do Warsztatów Oddziałowych I klasy w Brześciu tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. III/5770/1 z 13/X. 1932 r.

Zwolnienia ze stanowisk względnie od pełnienia obowiązków.

Inż. Dąbrowski Teofil, Zastępca Naczelnika Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach — od pełnienia obowiązków Kierownika Działu Wagonowego tego Wydziału i Dyrekcji.

Nr. P. O. VII/6702/1 z 13/X. 1932 r.

Międziobrodzki recte **Międzobrodzki Jan** — ze stanowiska Kierownika Działu Magazynowego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, z równoczesną zmianą tytułu służbowego na „Starszy Referendarz K. P.".

Nr. P. O. V/4990/1 z 13/VII. 1932 r.

Kozielski Ludwik, Starszy Asesor K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach— od pełnienia obowiązków Starszego Kontrolera Taryfowego tej samej Dyrekcji.

Nr. P. O. VII/2600/1 z 24 VIII. 1932 r. 5

Inż. Popławski Stanisław — ze stanowiska Naczelnika Oddziału Drogowego II w Poznaniu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu na zasadzie § 135 punkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) z równoczesną zmianą tytułu służbowego na „Starszy Referendarz K. P." i przeniesieniem do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. P. O. VII/5147/2 z 5/VIII. 1932 r.

Przeniesienie w stan nieczynny.

Mgr. Składziej Wincenty, Naczelnik Wydziału Osobowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, z dniem 1 listopada 1932 r. na podstawie § 126 rozporządzenia Rady Ministrów z 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr. 57, poz. 447 i Nr. 61 z 1932 r. poz. 576).

Nr. P. O. V/6493/1/32 z 26/IX. 1932 r.

Zwolnienia ze służby:

Inż. Gisman Ferdynand, Wicedyrektor Kolei Państwowych w Krakowie, na własną prośbę z dniem 31 października 1932 r. na podstawie § 123b. rozporządzenia Rady Ministrów z 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R.

P. Nr. 57, z 1929 r. poz. 447 i Nr. 61 z 1932 r. poz. 576) z wyrażeniem gorącego uznania za długoletnią, szczególnie gorliwą i owocną działalność służbową w kolejnictwie.

Nr. P. O. VI/6643/1 z 6/X. 1932 r.

Chilarski Antoni, Naczelnik Wydziału Finansowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku z dniem 31 sierpnia 1932 r. na podstawie § 123, ustęp ostatni rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) w brzmieniu ustalonem § 1 punkt 89 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 576).

Nr. P. O. VII/1051/4 z 16/VIII. 1932 r.

Inż. Rosenstock Emil, Kierownik Działu Zakupów w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 30 września 1932 r. na podstawie § 126, ustęp trzeci rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r. w brzmieniu obowiązującem od dnia 1/VIII. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 576).

Nr. P. O. VI/3002/2 z 3/IX. 1932 r.

Świątnicki Maksymiljan, Kierownik Działu Ogólno - gospodarczego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 31 sierpnia 1932 r. na podstawie § 123, punkt 2, rozporządzenia Rady Ministrów z 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), w brzmieniu ustalonem § 1 punkt 89 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 576).

Nr. P. O. VI/ 5806/1 z 24/VIII. 1932 r.

Kobyliński Władysław, Starszy Kontroler Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie z dniem 31 października 1932 r. na podstawie § 123 ustęp ostatni rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), w brzmieniu ustalonem rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 576).

Nr. P. O. V/6682/1 z 13/IX. 1932 r.

RUCH SŁUŻBOWY W BIURZE PROJEKTÓW I STUDJÓW P. K. P.

Zwolnienia ze służby:

Inż. Prosiński Ignacy, Starszy Referendarz K. P. Biura Projektów i Studjów P. K. P. z dniem 31 lipca 1932 r. na podstawie § 123 ustęp 2 punkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r.

Nr. A. O. P. T. 11/32.

RUCH SŁUŻBOWY W CENTRALNEM BIURZE ROZRACHUNKÓW P. K. P. W BYDGOSZCZY.

Czechowicz Aleksander, asesor zmarł 23 czerwca 1932 r.

Nr. A. II. 16/1/32.

Mianowania z ważnością od 1 lipca 1932 r.

Drąg Stanisław, praktykant kolejowy — adjunktem w IX grupie uposażenia, szczebel a.

Nr. A. P. 30/2/32.

Duda Wacław, praktykant kolejowy, adjunktem w IX grupie uposażenia szczebel a.

Nr. A. P. 31/2/32.

Rudzki Bolesław, Praktykant kolejowy, adjunktem w IX grupie uposażenia szczebel a.

Nr. A. P. 135/2/32.

KONKURSY:

na stanowisko Kierownika I kl. Działu Warsztatów Głównych II kl. (montowni) w Stanisławowie, Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisłowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.

Termin wnoszenia podań do dnia 20 stycznia 1933 r.

Nr. P. O. V.111/3.

na stanowisko Zastępcy Naczelnika Warsztatów Głównych II kl. w Stanisławowie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.

Termin wnoszenia podań do dnia 20 stycznia 1933 r.

Nr. P. O. V/111/3.

ZAWIADOMIENIA.

W numerze 99 Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 listopada 1932 r. zamieszczone jest rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 10 października 1932 r. wydane: co do §§ 40, 104 i 110 w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych; co do §§ 52, 57 — 76, 81 — 83, 98, 99, 102 i 111 w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości co do §§ 101 — 103 oraz 105—109 w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych; co do §§ 115, 185 w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu; co do §§ 131 i 132 w porozumieniu z Ministrem Komunikacji; co do §§ 137 i 138 w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej; co do §§ 173, 181 i 189 w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych; co do §§ 24, 177, 178 i 180 w porozumieniu z Ministrem Poczt i Telegrafów — zawierające przepisy wykonawcze do ustawy z dnia 1 lipca 1926 o opłatach stemplowych.

Nakładem Polskiej Akademji Umiejętności ukazała się w handlu księgarskim „Pisownia Polska (Przepisy i Słowniczek, wydanie IX poprawione, zmienione, dokonane na podstawie protokółów), Kraków 1932 — cena 2 zł.

Zawiadamia się, że wyszedł z druku nowoopracowany Rocznik Kolejowy 1931/32, zawierający spis pracowników kolejowych do XII grupy uposażenia włącznie. Zawiera on również sprawy organizacyjne kolejnictwa polskiego i wiadomości ogólne oraz bogaty zbiór ogłoszeń firm przemysłowych i handlowych.

Cena pojedyńczego egzemplarza wynosi:

a) w oprawie płóciennej — 15 zł.,

b) broszurowany — 12 zł.

Dla organizacyj kolejowych i poszczególnych członków udziela się 30% rabatu.

Pojedyńcze egzemplarze są do nabycia w Administracji wydawnictw Ministerstwa Komunikacji, Warszawa, ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr. 123, tel. 8-26-28.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 62521. 20.XII.32. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, telefon wewn. M. K. 8.26.28). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.